



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

De fede byer

Bro, Peter; Nielsen, Thomas Alexander Sick; Harder, Henrik

Published in:
Byplan

Publication date:
2008

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Bro, P., Nielsen, T. A. S., & Harder, H. (2008). De fede byer. *Byplan*, 60(3), 15-20.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

byplan

Nr. 03 november 2008/60. årgang



byplan

Nr. 3 november 2008/60. årgang

byplan

Udkommer med 4 numre om året

Ansvarlig udgiver

Dansk Byplanlaboratorium

Redaktion

Dennis Lund (ansv.) Christina Hoffer

Redaktionsudvalg

Peer Frank, Ellen Højgaard Jensen,
Christina Hoffer, Niels Østergaard.
Redaktionsudvalget udpeges af
Dansk
Byplanlaboratorium og FAB
(Foreningen af Byplanlæggere)

Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium
Bastian Junker eller Marie Partoft
Nørregade 36, 1165 København K
Tlf.: 33 17 72 72
Mail: bj@byplanlab.dk

Grafisk tilrettelæggelse

Bastian Junker

Ekspedition

Dansk Byplanlaboratorium
Eva Josephsen
1165 København K
Nørregade 36

Tlf.: 33 13 72 81

Mail: db@byplanlab.dk

Abonnement i Danmark

Årsabonnement i 2008: 500 kr.
inkl. moms og porto.

Pris for udlandske abonnementer
henvendelse til Bastian Junker

Forsidebillede

Slangerup
Foto: Claus Bech-Danielsen

Kolofonbillede

Forstad til Detroit, 2004.
Foto: Lea Louise Holst Laursen

Tryk

Handy-Print A/S

ISSN 0007-7658

Oplag

1200



Billede fra artiklen: De fede byer side 15

Leder 1

Dennis Lund

Musicon

- en kreativ bydel på vej i Roskilde 2

Mads Uldahl og Lise Hammershøj

Det østjyske bybånd

- en befolkningskoncentration ved skillevejen 8

Mette Kragh og Bue Nielsen

De fede byer 15

Peter Bro, Thomas Sick Nielsen og Henrik Harder

Inspiration til kommuneplanlægningen og den faglige debat 21

Arne Post

Planlæggernes tættere byer og befolkningens anakronistiske boligønsker 26

Hans Kristensen

Mellem parcelhus og bæredygtig by 30

Dennis Lund

4 havne på Bornholm 34

Erik Brandt Dam

Ny bog: borgerne på banen

- Håndbog i metoder til lokaludvikling 43

Annika Agger og Birgitte Hoffmann

FAB 44

De FEDE byer

Af Peter Bro, Thomas Sick Nielsen og Henrik Harder

"Du bliver tykkere og tykkere, du lider af åreforkalkning, og risikoen for at få en blodprop er overhængende."

Ovenstående er desværre en diagnose, der ofte anvendes i lægeklinikker over hele landet og stilles til folk, der spiser for meget og ikke bevæger sig nok, men samtidigt er diagnosen også ganske rammende for udviklingen i mange af byerne i Østjylland. De østjyske byers befolkningsvækst er voldsom og den økonomiske udvikling er bedre end noget andet sted i landet – byerne vokser som (næsten) aldrig før. Samtidigt med byerne vokser og øger volumen lider byerne også i stigende grad af de medfølgende symptomer som trængsel og flaskehalse på vejnettet samt behov for mere og mere areal til byudvikling.

Foto: Lea Holst Laursen

Selvom fedme jo i bund og grunder en velfærdssygdom og derfor et symptom på en ellers meget god udvikling, er det for os mennesker forholdsvis let både at forklare, hvorfor vi bliver tykkere – vi spiser for usundt og dyrker for lidt motion, og derfor er behandlingen tilsvarende lige så indlysende – spise sundere og bevæge sig mere.

Men hvor mennesker opgør vægt i absolutte tal, vejes byer i lige så høj grad på vægte, der angiver økonomisk styrke, indflydelse og succes relativt til andre byer. Dette betyder, at der for byerne er et grundlæggende indbygget ønske om at konstant blive tungere, hvilket komplicerer om ikke det at finde forklaringer på problemerne, så i hvert fald at finde på løsninger.

Det kan derfor være en god idé at kigge lidt længere tilbage i patientens liv og prøve at danne sig et overblik over nogle af de væsentligste begivenheder, der har helt afgørende betydning for den nuværende situation. Et sådan tilbageblik vil måske kunne afdække nogle af de styrker, der kan

trækkes på, når nye udfordringer skal tages op, og dårlige vaner kan identificeres, så de kan brydes.

Byernes barndom

Historien om de østjyske og øvrige danske byer er ganske lang og starter principielt omkring 4.000 år f.v.t. med etableringen af de første gårde, der markerede et drastisk skifte i vi menneskers livsstil og vores forhold til stedet, hvor vi bor.

Fra at være jægere på konstant vandring, der altid fulgte byttedyrene for hele tiden at kunne sikre føde, skifte menneskene til at blive jordbrugere, hvilket betød, at det var absolut nødvendigt, at forblive på det samme sted gennem længere tid for at dyrke markerne og afgrøderne. Disse nye landbrug var selvforsynende, hvad angik produktionen af madvarer, håndværksevirsomhed, og så at sige alle byfunktioner fandtes på hver enkelt gård, hvorfor interaktionen mellem gårdene var yderst begrænset. Menneskene var så at sige bundet til stedet hvor de boede. (Møller, i.d.: 33-40) Sådan boede menneskene i små enklav-

er indtil en øget anvendelse og intensivering af landbruget medførte, at gårdene i begyndelsen af vikingetiden begyndte at samle sig i små landsbyer. I starten skiftede landsbyerne plads med jævne mellemrum af cirka 50 års varighed, men på grund af blandt andet af kristendommens indførelse, etableringen af stenkirker og det effektiverede landbrugs stigende krav om regelmæssig sædeskifte stoppede landsbyernes "vandring" omkring det første årtusindeskifte og ligger den dag i dag på nøjagtigt de samme lokaliteter. (Møller, i.d.:40-25)

Næsten samtidigt med at landsbyerne stoppede deres vandringer, skete der en markant begivenhed, der skulle vise sig at præge det danske bymønster langt op i vores tid. I løbet af den relativt korte periode fra ca. 1050 til 1250, der var karakteriseret af intens økonomisk vækst. Disse nye byer, der adskilte sig fra landsbyerne, fordi deres livsgrundlag ikke var produktion i traditionel forstand, men derimod at forestå og facilitere handel mellem andre parter. Det helt centrale krav

Byvæksten i Danmark og særligt i Østjylland breder sig spreder sig ud i landskabet og former små forstadsbebyggelser bestående af en-familie-huse som her omkring Randers.

Foto: Lisa Gedsø & Sille Linnet





Den regionale infrastruktur, der skærer igennem det åbne landskab, har meget stor betydning for byernes fortsatte vækst. Fotos: Lisa Gedsø & Sille Linnet

for byernes lokalisering var derfor også gode muligheder for handel, hvilket betød, at oplandet var størst muligt for derigennem at minimere transportomkostningerne for varerne. Samtidigt var det en stor fordel med god forbindelse til søvejen, hvilket muliggjorde nem handel med byer langt fra Danmark. (Jensen, 1994:9-14)

Tilblivelsen af byerne betød, at det var helt nødvendigt at revidere synet på landsbyerne, der tidligere havde været selvforsynende enheder i sit eget ressourceområde indgik nu i et system af byer, hvor der var en helt klar modstilling mellem land og by samt produktion og handel. Dette betød, at der ikke var nogen særlig interaktion mellem byerne, der jo ikke adskilte sig fra hinanden, men interaktionen var derimod mellem de enkelte byer og landsbyerne i deres opland, hvorfor infrastrukturen blev formet af og indrettet til at håndtere oplandstrafikken og ikke trafikken mellem byerne. På tilsvarende vis blev bymønsteret, der ikke har ændret sig markant siden præget formet af handelskrav. Jørgen Elsøe Jensen (1994:12) beskriver

det således: "Det er købmænd, som har udpeget stederne, men landskabet med dets former, barrierer og boniteter afgjorde, hvor de velegnede pladser fandtes, og blandt dem var store og små." (Jensen, 2000:274)

Byerne modnes

Efter den intense periode i middelalderen stagnerede byudviklingen i de efterfølgende mange år, men dog ikke mere, end at der forekom strukturelle ændringer i bymønsteret, der langsomt blev yderligere differentieret med flere klasser af byer. Omkring 1670 kan der identificeres et bymønster bestående af mindst fire niveauer med København, landets hovedstad, ubestridte center og nydende godt af den enevældige konges gunst, som absolut øverst i hierarkiet med sine 41.000 indbyggere. På andenpladsen i bymønsterets hierarki lå byerne Aalborg, Århus, Odense og Helsingør, der alle havde mellem 3.500 og 4.200 indbyggere, inden der lå en lang række af mindre byer på det tredje trin umiddelbart over de utallige landsbyer. (Christensen, 2005: 14-17) Først med industri-

aliseringens indtog i Danmark omkring midten af 1800-tallet skete der igen dramatiske ændringer i det danske bymønster. Først og fremmest skete der en kolossal befolkningsvandring fra landet til byen, som direkte konsekvens af mekaniseringen af landbruget og det deraf faldende behov for manuel arbejdskraft, og den samtidige etablering af en lang række fabrikker i byerne, der medførte mange nye arbejdspladser. Dette betød, at byerne skiftede fuldstændig karakter og skulle nu til at påtage sig en ny rolle.

Fra at være vareudveksling og administrationscentre i et samfund, hvor kun ca. 20% boede i byerne, blev de nu hjemsted for ca. 80% af landets befolkning og omfattede samtidigt både produktion, forarbejdning og handel. (Møller, 1994:17-21), (Kjærdsdam, 1995:59)

På trods af en generel tendens til dalende befolkningstal i de rurale områder, var det nogle steder, der oplevede stor og eksplosiv fremgang. Med industrialiseringen fik Danmark et utal af

jernbaner, og omkring de nyanlagte stationer voksede en helt ny type af by – stationsbyerne. Disse byer var i bogstaveligste forstand mellemstation og bindeled mellem landet og byen, idet de blev byernes forposter i de rurale områder, hvor der kunne foretages en lille smule handel og service, og samtidigt var videre transport af varer meget lettere ad jernbanen. (Møller, 1994:22-24)

Efter Anden Verdenskrig fik de danske byer nyt bymønster og den næste revolutionerende transportteknologi kom til Danmark, og privatbilismen steg markant i årene herefter, hvilket blandt andet betød, at tendensen til at byernes oplande udvidedes og visse byfunktioner flyttede ud i tidligere rurale områder, som jernbanen havde sat i gang forstærkedes. Mange mennesker flyttede fra bycentrenes karrébebyggelser ud i de omkringliggende forstæders parcelhuse, og samtidigt opstod helt nye og kæmpe store indkøbscentre i periferien af byerne, der blev direkte konkurrenter til bymidterne. På en lidt større skala var perioden efter Anden Verdenskrig præget af et omfattende

motorvejsbyggeri, hvis planlægning tiltrak sig stor opmærksomhed. Særligt diskussionen om motorvejstraceringen op gennem Jylland fik stor bevågenhed, hvor Johannes Humlum på den ene side advokerede for en midtjysk motorvej, der løb langs den jyske højderyg, mens tilhængere af Det Store H promoverede en østlig linieføring, der gennemskar de tættest befolkede områder og derved servicerede de i forvejen store byområder. Både de faglige og offentlige diskussioner om motorvejene berørte kun i meget begrænset omfang, principielle spørgsmål om hvilken byudvikling, der ønskedes i det danske samfund, og hvordan den nye infrastruktur bedst muligt kunne støtte op herom, men hovedparten af diskussionerne var fokuseret omkring de helt konkrete forslag til linieføringer og handlede i langt højere grad de meget specifikke fordele og ulemper. (Gaardmand, 1993: 79-81)

Som bekendt vandt tilhængerne af Det Store H diskussionen, og motorvejen op gennem Østjylland blev færdiganlagt op gennem 1980'erne.

De voksne byer

I dag er de østjyske byer igen ved at røre på sig, og der ses tendenser til, at netop motorvejen har stor indflydelse på den nuværende byudvikling, idet 50% af den danske bygningsmasse ligger indenfor en afstand af 6 kilometer til motorveje, og særligt erhvervsbyggeriet synes at lokalisere sig meget nært motorveje. Samtidigt stiger pendlingen mellem de østjyske byer markant og der anes tendenser til en såkaldt arbejdsdeling og funktionel integration mellem byerne. (Hovgesen & Nielsen, 2005:25-33), (Landsplanredegørelsen) (Nielsen, 2006).

Disse overordnede tendenser genfindes selvfølgelig også på en mere lokal skala, hvor der ses en udvikling i retning af suburbanisering, hvor dele af befolkningen og særligt de økonomisk stærkest flytter fra bykerne ud i forstæderne for derfra at pendle til arbejdspladsen. Trenden ses ikke kun i den demografiske udvikling, men også i detailvarehandlen og arbejdspladserne, der i højere og højere grad placeres i udkanten

Forstadsbebyggelsen omkring Detroit er præget af énfamiliehuse og infrastruktur, der kræver at beboerne har egen bil, mens flerfamiliehusene i de centrale bydele ofte forfalder.

Foto: Lea Holst Laursen





Er Århus også i fremtiden en sprudlende storby og kulturelt og økonomisk centrum, hvor den høje bebyggelse står tæt? Illustration: ArkiBot

af byerne og samles i centre omkring de største indfaldsveje. (Nielsen, 2008) Henrik Christoffersen (2003) peger i denne sammenhæng på, at skellet mellem land og by er under opløsning, og at den urbane livsstil sagtens kan føres i rurale, eller måske snarere suburbaner, områder. Årsagen til denne opløsning skal primært findes i den øgede mobilitet, som er en helt grundlæggende forudsætning for, at det er muligt at bo ét sted, arbejde ét andet og dyrke sin fritid ét tredje.

For at forstå kræfterne i den nuværende byudvikling i Danmark, og hvad de østjyske byer er ved at udvikle sig til, kan det være en fordel at kigge lidt ud over landets grænser og til USA, hvor mange af de tendenser, der i dag ses i den danske byudvikling, ikke blot er tendenser, men allerede udfolder sig i fuldt flor. Et markant eksempel er Detroit, der i starten af 1900-tallet og bilernes vorden, gik en lys tid i møde, da de tre største amerikanske bilproducenter Chrysler, Ford og General Motors alle slog sig ned i byen. Op gennem den første halvdel af 1900-tallet blev

personbilen mere og mere betydningsfuld og udbredt i det amerikanske samfund og som følge heraf oplevede Detroit's bilproduktion en voldsom vækst, som afsmittede på hele byen i form af øget velstanden og stigning i befolkningstallet. (Young, Daskalakis & Waldheim, 2001) Netop fordi bilproduktionen var så væsentlig for Detroit's store fremgang, kan det forekomme ironisk, at denne nye transportteknologi var stærkt medvirkende til byens deroute i årene efter Anden Verdenskrig. Etableringen af nye motorveje betød, at det blev muligt for middelklassen, at flytte ud fra de centrale dele af byen til forstæderne og pendle derfra. Samtidigt skete der et skifte i økonomien mod en deindustrialisering og øget fokus på videnserhverv, hvilket medførte en vigende økonomi og beskæftigelse i bilproduktionen og for byen som helhed. Disse omstændigheder førte til, at de centrale byområder langsomt henfald og udviklede sig til ét stort slumkvarter beboet af de fattigste, mens de omgivende og tidligere rurale områder blev præget af en eksplosiv vækst i énfamiliehuse og vejinfrastruktur.

Derfor sammenligner mange i dag Detroit med den amerikanske nationalspise doughnut, der er en meget fedtholdigt, frituresteg og glasurbelagt kage med et stort hul i midten. (Young, Daskalakis & Waldheim, 2001).

Fremtidens byer

Efter denne gennemgang af byernes journal er der et par tendenser, der træder klart frem. Lige siden dannelsen af byerne har den landlige levevis og de rurale landskabstræk været under pres og er blevet trængt. Byerne har i takt med en stigende mobilitet i samfundet udvidet deres influensområde og har bredt sig først ved hjælp af landevejene og landsbyerne, dernæst jernbanen og stationsbyerne, og slutteligt personbilen og den højklassede vejinfrastruktur. Byernes ekspansion er dog ikke omkostningsfri, for i et parallelt forløb udviser de centrale og traditionelle bycentre tendens til at udvikling i retning af en udtynding af både arbejdspladser og indbyggere. Så man kan måske med nogen ret frygte, at byerne vokser og vokser i volumen, men at det fortrinsvist sker



Bliver det åbne land i fremtiden fortrængt af store områder med forstadbebyggelse bestående af énfamiliehuse, bliver transportinfrastrukturens kapacitet forøget voldsomt? Illustration: ArkiBot

på tomme kalorier, der langsomt, men sikkert vil medføre en underminering af bycentrene. Når man tager problemernes alvorlighed i regning, må man selvfølgelig forvente en vis debat omkring emnet, og den er heller ikke helt uden bid eller udenfor offentlighedens interesse, hvilket blandt andet ses ved at mere 10.000 har besøgt hjemmesiden YouTube, for at se et lille computeranimeret bud på, hvorledes fremtidens Østjylland kan se ud. (ArkiBot, 2008). Dertil kommer, at der jævnligt i medierne indgår diskussioner om overordnede planer for byudviklingen i Østjylland, og særligt diskussioner om investeringer i ny (vej)infrastruktur har fået stor bevågenhed i kølvandet af Infrastrukturkommissionens betænkning. Kritikere vil måske nok mene, at etablering af ny infrastruktur er at sammenligne med bypassoperationer og udvidelser af livremmen, der ikke tager fat i årsagen til problemerne, mens en mere positiv udlægning (der sagtens bakkes op af et historisk tilbageblik) er, at trafikinfrastruktur er hele forudsætningen for byernes hjerter også pumper i fremtiden. Som beskrevet i indledningen kan det være ganske

svært at udforme konkrete og holistiske forslag, som kan afhjælpe fedmeproblemerne blandt de østjyske byer. Senest har Miljøministeriet, de 17 østjyske kommuner og Transportministeriet forsøgt at opstille nogle gode leveråd for de østjyske kommuner og byer og skabe en fælles vision for fremtidens Østjylland, men indtil videre er det gået som ved så mange andre kostomlægninger og livsstilsændringer – det er blevet ved intentionerne og offentliggørelsen og ikrafttrædelsen af visionen er blevet udskudt til et senere tidspunkt. Tilbage står dog, at det er nødvendigt, at etablere et fælles planlægningsgrundlag, hvis de østjyske byer ikke skal udhules og deformeres, men modstå det voldsomme pres de udsættes for i dag. En situation som Knud Bidstrup allerede for 40 år siden erkendte og formulerede så klart, at det bestemt er en gentagelse værd. "En centripetal bevægelse sprænger de gamle bykerne, og derved destrueres meget af det, der forekom os at være byens inderste væsen. (...) Uafhængigt heraf bevirker en centrifugal bevægelse, at byen breder sig ud over alle grænser. Den tager ikke

blot skade på sin sjæl, men også på sin krop, den bliver uformelig." (Bidstrup, 1964: 138)

Peter Bro er ph.d. studerende ved Aalborg Universitet og arbejder bl.a. med kortlægning af unges bevægelsesmønstre ved hjælp af GPS-teknologi, som er en del af forskningsprojektet DMB "Det Mangfoldige Byrum".

Thomas Sick Nielsen er Seniorforsker ved Center for Skov, Landskab og Planlægning, Københavns Universitet og arbejder med byudvikling, arealanvendelse, interaktion og mobilitet. Aktuelt bl.a. EU projektet PLUREL "Peri-urban land use relationships - strategies and sustainability assessment tools for urban-rural linkages" (www.plurel.net),

Henrik Harder er ph.d og Lektor i by og trafikplanlægning ansat ved Aalborg Universitet, og ansvarlig for forskningsprojektet BVL "byen, vejen og landskabet" og arbejder i øjeblikket som forskningsleder.

Kultur- planer

– fra velfærdsplanlægning til kulturel byudvikling

De danske kommuners udviklingsplaner nytænkes i disse år. Vi står i et paradigmeskifte, hvor tidligere perioders plantækning ikke længere er tilstrækkelig. Temaerne for byudviklingen er i dag anderledes, og især er borgernes behov og forventninger langt mere varierede. Byen er blevet stedet for oplevelser og identitetsdannelse.

Bogen skitserer bevægelsen fra 1960'ernes og 1970'ernes barmarksprojekter til det 21. århundredes udvikling af den tætte bys tidligere industri- og havneområder. Gennem en serie markante artikler fremstilles udfordringerne og potentialerne set fra blandt andet byplanlæggerens, kunstnerens og kulturplanlæggerens synsvinkel.

Kulturplaner – fra velfærdsplanlægning til kulturel byudvikling opridser frontlinjerne i denne nye plantækning og skitserer en ny platform, hvor man tager afsked med såvel utidssvarende masterplaner som overfladiske brandingstrategier. Med Kulturplan for Søndre Havn og Stationsområdet i Køge – en strategi for byliv rummer bo-

gen desuden et eksempel på en konkret og forpligtet tilgang.

Bogen er udgivet af det nye arkitektur- og designforlag BOGVÆRKET og kan købes gennem alle boghandlere.

Pris 250,- kr.

www.bogvaerket.dk